

Belfort Delle : réouverture, mais à quel prix ??

Fermée depuis 1992 au service Voyageur, la ligne Belfort Delle va enfin rouvrir au cours du deuxième semestre 2018. Après 25 années d'inutilisation, six années de relations en bus entre la gare TGV et celle de Belfort, la liaison ferroviaire transfrontalière va enfin renaître.

Nous avons été reçus en bilatérale par le DET, son Adjoint, le chef de projet, qui n'est autre qu'une vieille connaissance, l'ancien CUP de BFT, Christophe Mouget, afin d'examiner les modalités d'exploitation de la ligne.



En préambule, il nous est rappelé que la desserte sera composée comme suit :

- 10 A/R Delle/Belfort Montbéliard TGV, faits par les conducteurs Suisses en rame Flirt
- 10 A/R Belfort/ Belfort Montbéliard TGV et 6 A/R Belfort/Delle, faits par des conducteurs Français, certainement en ZGC.

L'exploitation au global sera « dédiée et étanche », aussi bien en terme de matériel que du côté humain.

Bien entendu, la ligne sera exploitée en EAS exclusivement, et très probablement par des brigades LAF de Besançon.

De plus, le conventionnement sera totalement, lui aussi, séparé du reste de la future convention TER Bourgogne/Franche Comté. Ce conventionnement sera quadripartite entre l'OFT (Office Fédéral des Transports suisses), les CFF, la SNCF, et la nouvelle grande région Bourgogne Franche Comté.

Il nous est annoncé que cette ligne fait partie des 4 lignes qui seront « prioritaires pour une expérimentation d'ouverture à la concurrence ».

Pour la région Bourgogne/Franche-Comté, ce seront Dôle/Saint-Claude, Belfort/Delle, Dijon/Nevers et l'étoile du Morvan.

Un nouveau métier ?

Et là, sans rire et sans complexes, il nous a été annoncé la création d'un nouveau métier de conducteur.

Attention, âme sensible s'abstenir :

Il s'agit d'utiliser un CRTT sur du service voyageur, sur RFN en ZGC et en EAS. Mais pour notre direction cela ne suffit pas car le rendement kilométrique moyen serait « seulement » de 70 km par jour, et qu'il serait donc « judicieux » de leur affecter d'autres missions.

C'est à ce moment là que la direction espérait que nous l'aiderions dans sa cogestion de destruction de l'entreprise.

En effet, elle voulait savoir si nous avions des idées sur les missions que nous pouvions leur octroyer.

Nous avons rétorqué que s'il s'agissait de vendre, entre deux trains, de la cancoillotte et du vin jaune afin de promouvoir les produits locaux et régionaux, on pouvait toujours discuter.

La direction s'offusque et nous dit que ce n'est pas du tout son idée, ils pensaient plutôt l'utiliser sur des missions de maintenances, d'entretien, de nettoyage ou des

compétences des surveillants de dépôts.....



Donc nous avons de nouveau dit à la direction que nous n'étions pas les bons interlocuteurs pour négocier au rabais la destruction du métier des surveillants de dépôt, de la maintenance, du nettoyage, des technicentre, de la conduite, même pour 2 euros de prime !

Pourquoi pas vendre des billets, faire les niveaux et la pression des

pneus avec un balai dans le c..., comme ça on économise aussi sur le ménage ??

Respect des textes réglementaires !

Nous avons redit notre capacité à travailler dans le respect de la réglementation et pour l'amélioration des conditions de travail des agents et rien d'autre !

Sud Rail a rappelé ses positions :

- **Le ZGC n'est pas reconnu comme matériel voyageurs spécialisé circulant aussi bien sur voie ferrée conventionnelle qu'en voirie urbaine.**
- **De fait, la conduite ne peut être assurée que par un TB, et non un CRTT.**
- **Des missions annexes peuvent y être adjointes, dans le respect du Dictionnaire des filières.**
- **Nous restons totalement opposés à l'exploitation en EAS**

Nous avons fait également des propositions quant à la mixité des journées de service, entre des journées sur l'axe Belfort / Delle et d'autres lignes, afin d'éviter la monotonie, le délit d'habitude, et de rendre cette charge de travail attrayante, dans une entreprise intégrée assurant un véritable service public.

Sud

Solidaires, Unitaires, Démocratiques

Visiblement, l'orientation de l'entreprise est toute autre, ce serait plutôt la création d'une « république bananière », totalement coupée du reste du réseau, et prête à être livrée clés en main à la concurrence.

SUD Rail, bien sûr est satisfait de la réouverture de la ligne, mais s'opposera par tous les moyens à ce dépeçage organisé.

